

# Tirrenia, via le 'regionali' e poi un'asta

Questa la proposta che gli armatori faranno al governo mercoledì prossimo durante la "48 ore del mare". Alleggerita delle rotte e delle società locali si potrà procedere velocemente alla privatizzazione. Sul piatto mettono anche l'impegno al mantenimento degli attuali livelli occupazionali nella flotta

MASSIMO MINELLA

Genova

Privatizzazione di Tirrenia in due mosse. Gli armatori italiani tentano l'ultimo affondo alla flotta di Stato, provando a cambiare il programma: prima il trasferimento delle società controllate sotto il cappello delle Regioni, poi la gara per la vendita di quel che resta della flotta pubblica, impegnata nei collegamenti fra il continente e le due isole maggiori, Sicilia e Sardegna. La strategia di Confitarma verrà ufficializzata mercoledì, all'apertura dei lavori della "48 ore del Mare", terzo appuntamento italiano con il mondo dello shipping. Evento itinerante (prima Napoli, poi Genova, quest'anno Roma), fortemente voluto dal presidente Nicola Coccia per rompere questa cortina di silenzio che, troppo spesso, avvolge il business del mare. Due anni fa, infatti, gli armatori avevano ufficialmente annunciato la fine dell'isolamento, conseguenza non solo della cronica disattenzione della politica, ma anche da un certo atteggiamento di eccessiva riservatezza degli uomini e delle donne

Appuntamento

**strategico per affrontare il nodo critico del rapporto con le banche**

dello shipping. Lo scorso anno, poi, sulla scia di risultati in crescita esponenziale, avevano chiamato a raccolta il gotha dell'economia a discutere del business marittimo, proprio poche settimane prima che deflagrasse la più devastante delle crisi internazionali. Quest'anno, in uno scenario di depressione galoppante, gli armatori cercheranno di rivendicare con forza ancora maggiore la peculiarità del mare, quanto mai opportuno per aiutare il Paese a uscire dalle secche della crisi, dedicando le loro "48 ore" a due temi fondamentali come il confronto con la finanza e il futuro della flotta di Stato.

Il rapporto con il sistema bancario, fondamentale soprattutto quando il mercato impone di rivedere i piani d'espansione ma chiede alle aziende di continuare a creare ricchezza e lavoro, non si fermerà solo ai due giorni di confronto, ma proseguirà con una strategia mediatica decisamente innovativa. L'accordo con la rete televisiva Class Cnbc farà infatti scattare una serie di approfondimenti televisivi che, dopo la prima puntata collegata all'evento di palazzo Colonna, prestigiosa sede di Confitarma, proseguirà nei mesi successivi

con una serie di trasmissioni che approfondiranno il confronto fra shipping e finanza.

«Non a caso — spiega il presidente Nicola Coccia — abbiamo voluto chiamare questa iniziativa "lo shipping in onda". Crediamo infatti che il discorso, già avviato lo scorso anno a Genova, abbia bisogno di maggiore impulso e quindi anche l'uso del mezzo televisivo può sostenerci in questa prospettiva».

Fondamentale sarà poi il dibattito sul futuro della flotta di Stato, giunta ormai al capolinea dei finanziamenti pubblici. Il ministro dei Trasporti Altero Matteoli, che rappresenterà il governo con altri colleghi ed esponenti politici (è annunciata anche la presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta) confermerà il tempo limite per le sovvenzioni alla flotta pubblica: la fine del 2009. Poi andranno individuate altre strade o, meglio, rotte.

«Noi crediamo che la questione vada affrontata con un percorso che passi prima dalle Regioni e si concentri poi sulla capogruppo — annuncia Coccia — Per questo inviteremo con i sindacati, i rappresentanti del governo e dell'Unione Europea tutti gli assessori ai Trasporti delle Regioni competenti». La tesi di Confitarma è chiara: le società

regionali (Caremar, Toremar, Siremar e Saremar) che garantiscono i collegamenti con le isole minori di Campania, Toscana, Sicilia e Sardegna dovranno passare sotto il controllo delle rispettive Regioni. «Non sarà né automatico né scontato, perché chiederemo che non si creino situazioni distorsive della concorrenza nei confronti dei privati impegnati sulle stesse rotte — spiega Coccia — Bisognerà discutere sul ruolo di Regioni che sono enti regolatori che diventeranno anche gestori. Ma riteniamo che, garantito il rispetto della concorrenza, il destino di quelle società sia nelle regioni di appartenenza».

A quel punto ci si potrà concentrare sulla capogruppo, la Tirrenia. «Depotenziata delle società regionali, la Tirrenia si troverà a operare su rotte dove sono già presenti i privati — chiude Coccia — Si andrà a un bando di gara e sono certo che le clausole imposte dal governo sull'occupazione saranno pienamente rispettate dagli operatori che già da anni assicurano tutto l'anno un servizio di qualità su questi collegamenti per la Sicilia e la Sardegna».

**Affrontare il problema delle Regioni al tempo stesso operatori e regolatori**

